

TOELICHTING behorende bij het bestemmingsplan

"Oostelijk Deel Binnenstad I".

1. Algemene doelstellingen.

1.1 Het bewaren en herstellen van het historisch karakterbeeld van de buurt naar structuur, maat en schaal, waarin de historisch gegroeide vermenging van wonen en werken wordt gehandhaafd en waarbij gestreefd wordt naar:

- a. het bewaren, herstellen en bevorderen van de woonfunctie en alle daarbij behorende verzorgende bedrijven en openbare voorzieningen;
- b. het tegengaan van vestiging in de buurt van bedrijven die zich door grootschaligheid niet verdragen met het historisch karakterbeeld;
- c. het naar elders verplaatsen van die reeds in de buurt gevestigde bedrijven die om welke reden dan ook duidelijk storend zijn voor het bestaande of toekomstige woonmilieu in de buurt.

1.2 Binnen het kader van deze algemene doelstellingen kan bij het leggen van de bestemmingen een zekere mate van prioriteit worden toegepast die aansluit bij de in het verleden aanwezige feitelijke situatie ; in de buurt aan-

Zo kan:

- regels*
- a. aan de Kooltuin en het meest westelijke gedeelte) een bepaalde prioriteit voor het w
  - b. aan de Mient (oostzijde), het westelijk einde van het Fnidsen, de Appelsteeg, de Voordam, de Hekelstraat, het meest westelijke gedeelte van het Verdronkenoord, de Huigbrouwerstraat (oostzijde) en aan de Laat (noordzijde van het oostelijk deel),

een bestemming worden gegeven die een duidelijke prioriteit voor kleine winkel- en ateliervestigingen inhoudt.

1.3 Als uitzondering op de algemene doelstelling zijn binnen het plangebied de volgende objecten die daarin in verband met hun grootschaligheid eigenlijk niet passen nog wel te aanvaarden:

- het bankgebouw op de hoek van de Zijdam en de Voordam, omdat op die plaats de daaraan verbonden nadelen als verkeer aantrekkend object beperkt zijn en bovendien de mogelijkheid aanwezig is tot het aanleggen van binnen het bouwblok gelegen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- het fabrieksgebouw aan de Kaarsemakersgracht, tussen Dijk en Kanaalkade, omdat deze vestiging als een voortzetting is te zien van de diverse grootschalige vestigingen die reeds in de bouwblokken tussen Kanaalkade en Koningsweg en Koningsstraat aanwezig zijn, terwijl bovendien door de ligging aan de brede Dijk het aan- en afvoeren van goederen niet storend behoeft te zijn voor de omgeving;
- de autoshowroom op de hoek van de Wortelsteeg en de Wageweg omdat deze door de ligging aan de binnentangent geen verkeersbelasting voor de buurt als zodanig met zich brengt.

Aan deze objecten zal een zodanige bestemming worden gegeven dat deze in het plan worden ingepast.

- 1.4 Daarbij zal het gelet op de ligging van de buurt naast de van regionaal belang zijnde winkelcity van Alkmaar ten behoeve van het woonklimaat in de buurt van belang zijn er voor te waken dat de buurt geen parkeerfunctie ten dienste van overig Alkmaar gaat vervullen en de smalle straten in het plangebied niet belast worden met verkeer dat in de buurt geen bestemming heeft.
- 1.5 De in het basisplan voor binnenstad van 1967 voorziene gedachte tot het maken van een geheel nieuwe ontsluitingsstraat door de buurt van de Laat naar Wortelsteeg, die de basis zou zijn waar langs nieuwbouw in het plangebied kon plaatsvinden, is thans verlaten. Het ligt thans in de bedoeling te volstaan met het bestaande historisch stratenpatroon. Voorts zal thans het accent liggen op herstel van de in de wijk aanwezige woningen.
- 1.6 De in het basisplan voorziene mogelijkheid tot het maken van een ongelijkvloerse verkeersoplossing aan de zuidzijde van de Friesebrug is in het plan overgenomen, met dien verstande dat de beschrijving daarvan zodanig is dat het globale plan de mogelijkheid daartoe openhoudt. Daartoe is op het Victoriepark en op het noordelijke gedeelte van de Herenstraat een dubbele bestemming gelegd waardoor bij de uitwerking de keus bestaat tussen enerzijds het maken van bedoelde verkeersvoorziening en anderzijds het handhaven van het Victoriepark en de bebouwing langs het noordelijk gedeelte van de Herenstraat. Of inderdaad tot de uitvoering van deze werkzaamheden dient te worden overgegaan zal te zijner tijd bij de opstelling van uitgewerkte bestemmingen bezien kunnen worden aan de hand van de uitkomsten van het thans lopende verkeers- en vervoersonderzoek.
- Momenteel zijn nog onvoldoende gegevens voorhanden om daaromtrent een op de huidige omstandigheden en inzichten gebaseerde verantwoorde beslissing te nemen.
- In het basisplan 1967 werd er nog van uit gegaan dat voor het maken van een ongelijkvloerse kruising het slopen van een deel van de bebouwing langs de Wageweg nodig zou zijn. De technische mogelijkheden zijn evenwel zodanig dat een dergelijke kruising ook te maken is met handhaving van de bestaande bebouwingsgrens langs de Wageweg.
- Amovering van het noordelijk deel van de bebouwing langs de Herenstraat zal daarvoor echter noodzakelijk blijven.
- Indien het maken van deze ongelijkvloerse kruising achterwege kan blijven zal het bestaande Victoriepark een functie kunnen vervullen ten behoeve van de recreatie van de bewoners van de buurt.
- Daarbij ware mede te denken aan het aanleggen van een trapveldje voor de oudere jeugd.
- Het park heeft in de bestaande situatie echter veel van zijn betekenis verloren omdat het als gevolg van het intensieve verkeer op de Wageweg moeilijk te bereiken is. Daarom zal het in geval het Victoriepark in de toekomst gehandhaafd blijft, in elk geval nodig zijn de bereikbaarheid te verbeteren, aangezien het park anders de functie voor de recreatie niet goed kan vervullen.
- Gelet op de bezwaren die voor de verkeersafwikkeling op dit punt verbonden zijn aan het maken van een met verkeerslichten beveiligde voetgangersoversteekplaats, gaan de gedachten uit naar het aanleggen van een voetgangerstunneltje onder de bestaande oprit. Aangezien een dergelijke voorziening boven het grondwater kan worden uitgevoerd kunnen de daarvoor te maken kosten relatief beperkt blijven.
- Uiteraard is het mogelijk dat de uitkomsten van het verkeersonderzoek zodanig zijn dat daaruit blijkt dat de uitvoering van een voorziening die veel minder ingrijpend is dan een ongelijkvloerse kruising, in elk geval dringend nodig is, b.v. enige plaatselijke verbreding van de rijbaan. Het plan laat de mogelijkheid tot uitvoering daartoe open.

2. De te volgen werkwijze bij de uitwerking van het plan.

Gelet op de vele daarbij verbonden belangen is het niet mogelijk thans voor het gehele plangebied over te gaan tot het leggen van gedetailleerde bestemmingen per perceel.

Daarom wordt er thans eerst mee volstaan per globaal bestemmingsplan de grote lijnen vast te leggen waarbinnen de detaillering van de bestemmingen dient plaats te vinden.

Daarna kan de uitwerking per bouwblok in nauw overleg met alle betrokkenen ter hand worden genomen.

Burgemeester en wethouders worden daarbij geadviseerd door de werkgroep omschreven in artikel 57.

Het globale plan beperkt zich tot het leggen van zodanige algemene bestemmingen dat deze binnen het raam van de daaraan verbonden differentiatie, de mogelijkheid bieden bij het uitwerken van bestemmingen met plaatselijke omstandigheden en belangen rekening te houden (zie de artikelen 9 t/m 17 van de voorschriften).

Bij het uitwerken van de bestemmingen dient bovendien rekening te worden gehouden met de normen vervat in artikel 49 van de voorschriften die voor een goede totaalstructuur van de buurt nodig worden geacht.

3. Aanpak van het herstel van het woningbestand.

De gemeenteraad besloot op 10 mei 1973 een krediet van f 229.200,-- beschikbaar te stellen voor het instellen van een onderzoek naar de bouwkundige toestand van de in het plangebied aanwezige woningen en het op basis daarvan opstellen van een rehabilitatieplan, waarbij tevens aan het aspect wijkverbetering aandacht zal worden geschonken. De opstelling van de per bouwblok uitgewerkte bestemmingsplannen zal mede aan de hand van de in het rehabilitatieplan te ontwikkelen plannen tot wijkverbetering geschieden.

Zodra het rehabilitatieplan door de raad is vastgesteld kan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening op grond daarvan overgaan tot het verlenen van geldelijke steun ten behoeve van het herstel van de woningen.

Voorts wordt daardoor dan de mogelijkheid geopend tot het ontvangen van bijdragen van de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk in de kosten tot verbetering van de woonomgeving.

4. In de buurt aanwezige bedrijven die in beginsel voor verplaatsing in aanmerking komen.

4.1 Allereerst kunnen hiertoe genoemd worden bedrijven die in het algemeen een ongunstige invloed op het woonmilieu uitoefenen of wegens de daaraan verbonden gevaren in het geheel niet in een woonomgeving thuis horen, zoals:

- a. bedrijven die verkeersproblemen in de buurt oproepen;
- b. bedrijven die doordat onvoldoende brandwerende voorzieningen zijn getroffen of getroffen kunnen worden, een zodanige mate van brandgevaarlijkheid hebben dat deze in een woonomgeving in een oud stadsdeel met smalle straten niet wenselijk zijn;
- c. bedrijven waarin zeer brandgevaarlijke ontplofbare of giftige stoffen aanwezig zijn;
- d. bedrijven die zodanig zijn ingericht dat ingeval van een calamiteit giftige gassen vrijkomen;

- e. pakhuisen die uit een oogpunt van bedrijfsvoering ook op een industrieterrein zouden kunnen staan;
- f. stallingsgelegenheden voor bedrijfsauto's van buiten de buurt gevestigde bedrijven;
- g. bedrijven met meerdere bedrijfsgebouwen, verspreid over de buurt;
- h. bedrijven waarop opslag in de open lucht plaats vindt;
- i. bedrijven die een buiten het bedrijfsgebouw goed waarneembaar geluid of goed waarneembare trillingen produceren of een buiten het gebouw goed waarneembare onprettige geur verspreiden.

- 4.2 Als omstandigheden die ieder op zich geen aanleiding behoeven te zijn om te concluderen dat het bedrijf niet in een gemengde wijk met accent op het wonen past, maar die in samenhang met andere omstandigheden mede van invloed kunnen zijn ingeval van twijfel of een bedrijf ter plaatse gehandhaafd kan blijven, kunnen worden genoemd:
- het bedrijf is niet aan de binnenstad gebonden;
  - groothandelsbedrijf, zeker ingeval van een bedrijf met magazijnruimte voor grote artikelen;
  - industrieel bedrijf past niet in de binnenstad.

Voorts is het mogelijk dat een bedrijf dat aan de hand van de hiervoor genoemde maatstaven wel te handhaven zou zijn, om andere redenen toch niet in het te maken bestemmingsplan kan worden ingepast. Die andere redenen kunnen bijvoorbeeld zijn de kwaliteit van de bebouwing in bouwkundige of esthetische zin of slechte kwaliteit van de belendende bebouwing die totale herbouw en een gedeelte van een bepaald bouwblok wenselijk maakt.

Een definitief beeld kan eerst worden gegeven bij de opstelling van het uitgewerkte bestemmingsplan waarbij ook de factoren als kwaliteit van de bebouwing, esthetische kwaliteit en ligging te midden van al of niet te handhaven omliggende bebouwing, in de overwegingen betrokken kunnen worden.

- 4.3 In het algemeen kan voorts nog het volgende worden opgemerkt:

- 4.3.1.-ten aanzien van bedrijven met meerdere bedrijfsgebouwen, verspreid over de buurt:

Deze bedrijven zijn dus blijkbaar in hun hoofdvestiging te krap gehuisvest. Het is te verwachten dat vanwege deze oneconomische situatie vroeger of later behoefte zal gaan bestaan aan uitbreiding van het hoofdgebouw. Bedrijven die in dit soort omstandigheden verkeren, zullen dan noodzakelijk bouwplannen gaan ontwikkelen die vanwege de bedrijfsoppervlakte of de gevallengte storend zijn in de maat en de schaal van de binnenstad. Handhaving van deze bedrijven lijkt derhalve in het algemeen niet zinvol.

- 4.3.2.-ten aanzien van pakhuisen:

Een van de doeleinden van het te maken bestemmingsplan is het brengen van levendigheid ten behoeve van het wonen; opslag in pakhuisen levert echter een dood element in de buurt dat door deze passiviteit in strijd is met de beoogde levendigheid en doet derhalve afbreuk aan het beoogde woonmilieu. Hierbij moet nog worden bedacht dat de aanwezigheid van een enkel pakhuis in de buurt op zich geen bezwaar als bovenbedoeld behoeft op te leveren. De omstandigheid echter dat in de buurt een groot aantal pakhuisen aanwezig is, brengt de noodzaak met zich ook deze vorm van bedrijfsuitoefening in beginsel in de categorie "niet te handhaven bedrijven" te betrekken.

Na deze algemene beschouwing kan ten aanzien van de pakhuizen nog de volgende onderscheiding worden gemaakt:

- a. pakhuizen zijnde opslag ten behoeve van in de binnenstad gevestigde bedrijven;
  - b. pakhuizen die uit een oogpunt van bedrijfsuitoefening ook wel op een industrieterrein zouden kunnen staan;
  - c. pakhuizen met bijbehorende bovenwoningen.
- ad a. bij verplaatsing zal in elk geval aan de binding met het hoofdbedrijf in de binnenstad voldoende aandacht geschonken moeten worden;
- ad b. deze behoeven niet in de buurt te blijven;
- ad c. deze zouden in beginsel wel gehandhaafd kunnen worden.

-ten aanzien van kaaspakhuizen:

Vanwege de aanwezigheid van de Waag in de binnenstad en de historische binding die Alkmaar met de kaasmarkt heeft, zouden nog als zodanig in gebruik zijnde kaaspakhuizen gehandhaafd kunnen worden.

4.3.3.-ten aanzien van stallingsgelegenheden voor bedrijfsauto's van in de binnenstad gevestigde bedrijven:

Hiervoor ware in het algemeen de voorkeur te geven aan verplaatsing, doch wel zodanig dat de dienstbaarheid aan het bedrijf daardoor niet in het gedrang komt.

4.3.4.-ten aanzien van verkeersaspecten:

Naast een eventuele ongunstige invloed op het woonmilieu in de buurt in engere zin, speelt bij de beoordeling of een bedrijf in de toekomst in het oostelijk stadsdeel gehandhaafd kan worden, eveneens de vraag of het bedrijf verkeersproblemen in de buurt oproept, een belangrijke rol.

De factor verkeersproblemen is uiteraard ook van belang voor de beoordeling van het woonmilieu in de buurt, maar daarbij dient te worden bedacht dat ook indien aan het wonen in de buurt niet een zekere voorrang zou worden toegekend, uit de handhaving van het huidige stratenpatroon zonder meer duidelijk beperking van de bereikbaarheid per auto het gevolg moet zijn.

In het tegenwoordige beeld van de meest wenselijke toekomstige ontwikkeling van de wijk zal de verkeersafwikkeling binnen de buurt plaatsvinden langs het Luttk Oudorp, het Verdronkenoord, de Laat, de Dijk en de Wageweg en zullen overige straten in de buurt die zeer smal zijn, tot voetstraten worden bestemd, waarop uitsluitend bedienend verkeer en verkeer van de bewoners zelf en de gebruikers van aldaar aanwezige bedrijfspanden zal worden toegelaten.

In geval een bedrijf aan een smalle straat is gelegen zal dit, wanneer dit een verkeersaantrekkend bedrijf is, op die plaats niet aanvaardbaar kunnen zijn.

Bedrijven die aan een gracht of enige andere bredere weg in de buurt zijn gelegen en waarbij regelmatig vrachtauto's op de openbare weg staan voor laden of lossen die de doorgang voor het overige verkeer belemmeren, zullen evenmin aanvaardbaar kunnen zijn.

Het meest duidelijke geval zal zich uiteraard voordoen bij bedrijven die verkeer in de vorm van grote vrachtauto's aantrekken.

4.3.5.-ten aanzien van bedrijven aan enkele grachten:

De Kooltuin en het Verdronkenoord ten oosten van de Kapelkerk en ten westen van de Sint Jacobstraat hebben een overwegend historisch karakter. Bovendien overheerst hier de woonsfeer waarvan het de bedoeling is deze zoveel mogelijk te bewaren.

Een en ander houdt in dat voor de Kooltuin en bovenbedoeld gedeelte van het Verdronkenoord strengere normen ten aanzien van de aanwezigheid van bedrijven moeten worden aangelegd dan in de rest van de buurt.

Wel kan er van worden uitgegaan dat reeds aanwezige winkels gehandhaafd kunnen blijven.

4.3.6.-ten aanzien van het westelijk deel van het plan:

Voor Hekelstraat, Mient, Voordam, Achterdam, westelijk gedeelte Fnidsen en westelijk gedeelte Verdronkenoord gelden andere maatstaven dan voor de rest van de buurt omdat daar de winkelfunctie prevaleert.

In elk geval kan worden aangenomen dat pakhuizen aan deze straten afbreuk doen aan de winkelfunctie.

5. Aanpak van het verplaatsen van de in de buurt aanwezige storende bedrijven.

In overleg met de in de buurt gevestigde bedrijven en de Kamer van Koophandel en Fabrieken is een werkgroep gevormd waarin naast ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente de door de ondernemers gevormde Commissie Ondernemingen Oostelijk Stadsdeel en vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel en Fabrieken zitting hebben.

In deze werkgroep wordt gezien in hoeverre het mogelijk is van bedrijven die thans als storend zijn aan te merken die storende aspecten zodanig weg te nemen dat handhaving van deze bedrijven aanvaardbaar zou kunnen zijn. Dit overleg heeft voor wat betreft het storende aspect van het laden en lossen van grote vrachtauto's ten behoeve van bepaalde voornamelijk ten noorden van het Luttk Oudorp gevestigde bedrijven, geleid tot de opneming in het globale bestemmingsplan van de mogelijkheid tot het aanleggen van binnen de bouwblokken gelegen los- en laadgelegenheden.

Hierdoor zou in beginsel het storende aspect van laden en lossen voor bepaalde bedrijven ondervangen kunnen worden.

In hoeverre een en ander bij het uitwerken van de gedetailleerde bestemmingen voor bepaalde bedrijven een oplossing kan bieden is thans nog niet te overzien, aangezien dit mede afhankelijk is van de concrete mogelijkheden om in overleg met alle daarbij betrokkenen tot het aanleggen van bedoelde los- en laadgelegenheden te komen.

Aan de hand van het in de buurt verrichte sociografisch onderzoek is een voorlopige lijst van storende bedrijven opgesteld, met een per bedrijf vermelde aanduiding van de aard van de storende aspecten. Deze lijst kan bij de opstelling van het uitgewerkte bestemmingsplan als uitgangspunt dienen, voor de nadere beschouwing van de storende bedrijven. Bij het maken van de exploitatie-opzet is reeds met deze lijst rekening gehouden. Opgemerkt moet nog worden dat het niet bij voorbaat is uitgesloten dat een als storend aangemerkt bedrijf zich bij de bedrijfsuitoefening ter plaatse zodanige beperkingen oplegt, dat de storende aspecten wegvallen en daardoor de aanleiding tot de verplaatsing niet meer aanwezig is. De voorlopige lijst van storende bedrijven geeft mede daarom slechts een indicatie.

6. Het weren van grootschalige bedrijven.

Het bewaren en herstellen van het historisch karakter van het stadsdeel waarin van oudsher werd gewoond en waarin kleine bedrijfjes waren gevestigd, vraagt om het verbieden van grootschalige funkties, dat zijn bedrijven die niet passen in maat en schaal van dit deel van de binnenstad.

Derhalve is het gewenst ten aanzien van de maximaal toelaatbare omvang van bedrijven beperkende bepalingen te geven.

Dit geschiedt door het noemen van een maximaal toelaatbare bedrijfsvloeroppervlakte op de begane grond.

Het hebben van meerdere bedrijfsgebouwen in dit stadsdeel ten behoeve van een zelfde bedrijf zal echter zijn toegestaan mits deze bedrijfsgebouwen niet aan elkaar grenzen.

7. Behoud van uit historisch oogpunt belangrijke stadsgezichten.

De in het globale bestemmingsplan gelegde nadruk op de handhaving van de historische kavelbreedte (maximaal 7 meter), de normen voorgeschreven voor het bepalen van de bij het gedetailleerde plan vast te stellen maximale bouwhoogte (artikel 49 van de voorschriften, onder letter B), de normen voorgeschreven voor het bepalen van de per bedrijf maximaal toelaatbare bedrijfsvloeroppervlakte op de begane grond (artikel 49 van de voorschriften onder letter D) geven een eerste belangrijke aanzet in de richting van het bewaren van uit historisch oogpunt belangrijke stadsgezichten die in het plangebied voorkomen.

Bovendien bevinden zich in het plangebied vele als beschermd monument aangewezen gebouwen die mede bepalend zijn voor het behoud van dergelijke stadsgezichten en welke monumenten beter tot hun recht komen als de omgeving uit een oogpunt van historisch karakter gaaf blijft. Voorts kan in de Nota Bouwen in Alkmaarse Binnenstad, die als beleidsuitgangspunt door de raad is aanvaard, een zekere steun gevonden worden om bedoelde stadsgezichten te behouden.

Voor het geval bepaalde gedeelten van het plangebied bij besluit van de Ministers van CRM en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening als beschermd stadsgezicht worden aangewezen dient ter bescherming van dat stadsgezicht binnen een jaar een bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Aangezien de opzet van het globale bestemmingsplan zich niet leent voor het daarop op voldoende wijze inbouwen van bedoelde bescherming kan een dergelijke aanpassing van het bestemmingsplan het beste geschieden nadat de uitgewerkte plannen gereed zijn gekomen.

De uitgewerkte plannen lenen zich er namelijk veel beter voor om daarin op soepele wijze de bedoelde bescherming in te bouwen.

Eventueel zou aan de uitwerking van gedetailleerde plannen voor die delen van het plangebied die als beschermd stadsgezicht mochten worden aangewezen voorrang gegeven kunnen worden.

Als vaststaand mag worden aangenomen dat wanneer de eis mocht worden gesteld dat in het voorliggende globale bestemmingsplan reeds de bescherming van een stadsgezicht dient te worden ingebouwd, dit als gevolg van het globale karakter van het plan tot dermate langdurige administratieve voorbereiding en tot een zodanige vertraging in de vaststelling van het bestemmingsplan zal leiden, dat de andere belangen die het plan in het oostelijk stadsdeel beoogt te dienen in gevaar zullen komen (het tegengaan van vestiging van storende en/of grootschalige bedrijven, het verplaatsen van storende bedrijven, het herstel van de woonfunctie etc.).

Zie ook de bepaling vervat in artikel 49, letter O, van de voorschrif-

7A. Walmuren Luttk Oudorp.

Ten aanzien van de restauratie van de walmuren van het Luttk Oudorp kan worden opgemerkt dat een versmalling van het water niet in de bedoeling ligt.

Daarbij moet echter wel rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de nieuwe walmuren aan de waterzijde van de bestaande walmuren worden gebouwd, zo dicht mogelijk voor de bestaande walmuren. De noodzaak om daartoe over te gaan zal zich voordoen indien mocht blijken dat het verwijderen van de fundering van de bestaande walmuren zodanige hoge kosten met zich zal brengen dat dit uit financieel oogpunt niet verantwoord is te achten.

Daaromtrent kan eerst een verantwoorde beslissing worden genomen zodra een kostenraming van de verwijdering van de fundamente van de bestaande walmuren voorhanden is.

8. Inspraak van de bevolking.

In en zeer vroeg stadium van de voorbereiding van het plan heeft overleg plaatsgevonden met de bewoners. De wensen van de bewoners zijn onderzocht aan de hand van een door het bewonerscomité (werkgroep S.O.S.) in samenwerking met de gemeente gehouden enquête.

De overgrote meerderheid van de bewoners gaf daarbij duidelijk voorkeur te kennen voor behoud en herstel van de woonfunctie van de buurt en het afzien van het maken van ontsluitingsstraten.

De verdere ontwikkeling van het globale bestemmingsplan heeft in nauw overleg met het bewonerscomité (werkgroep S.O.S.) plaatsgevonden. Dit comité zal eveneens bij de opstelling van uitgewerkte bestemmingen betrokken blijven door middel van de buurtbewoners die zitting hebben in de werkgroep omschreven in artikel 57.

9. Het deel van de buurt dat aansluit aan de winkelcity.

In de bestaande toestand sluit het meest westelijke deel van het plangebied met kleine winkels aan op de winkelcity. Dit komt in hoofdzaak neer op de Mient, Huigbrouwerstraat, Hekelstraat, Appelsteeg en het meest westelijke gedeelte van het Fnidsen en het Verdronkenoord. Er bestaat geen enkel bezwaar tegen in dit deel van de buurt deze toestand te sanctioneren en de verdere vestiging van winkels van bescheiden omvang mogelijk te maken.

10. Parkeren.

De wens tot het behoud van het historisch gegroeide karakter van de buurt met de bestaande smalle straten verdraagt zich moeilijk met de tegenwoordig in een woongebied bestaande behoefte aan parkeergelegenheid. Uit de geformuleerde uitgangspunten vloeit voort dat het op enige schaal van formaat slopen van bebouwing voor het verkrijgen van parkeergelegenheid voor de bewoners niet overwogen kan worden.

In verband daarmee dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de mogelijkheid tot het inrichten van kleine parkeergelegenheden op de terreinen binnen de bouwblokken. Deze terreinen zullen uitsluitend mogen dienen voor de auto's van de omwonenden.

Als middel om dit te bereiken wordt mede gedacht aan verhuur door de gemeente aan iedere daarvoor in aanmerking komende omwonende afzonderlijk.

Op de kaart van het globale bestemmingsplan is duidelijk aangegeven binnen welke bouwblokken het creëren van parkeergelegenheid bij het uitwerken van de bestemmingen in elk geval verplicht is voorgeschreven.

De in het plangebied aan de Wageweg reeds gevestigde autostallingsgelegenheid, plaatselijk genummerd Wageweg 15 t/m 31 (oneven) kan mede een belangrijke functie in de buurt vervullen. Het plan legt daarop een conserverende bestemming (artikel 14 van de voorschriften).

Voorts wordt in daarvoor duidelijk in aanmerking komende delen van het plangebied, b.v. de noordzijde van het Fnidsen, de mogelijkheid geopend tot de bouw van verspreide garage-boxen (artikel 10, 11 en 12 van de voorschriften).

Overigens moet worden opgemerkt dat, naar het zich laat aanzien, de bovenomschreven binnen het plangebied aanwezige mogelijkheden niet voldoende zullen zijn om volledig in de behoefte aan parkeerruimte te voorzien. Daartoe zullen zo nodig buiten het plangebied voorzieningen dienen te worden getroffen.

#### 11. Het gebruik van de grachten.

Ter bevordering van de levendigheid in de buurt en de toenemende belangstelling voor de watersport wordt het van belang geacht de aanwezige mogelijkheid tot het meren van jachten in het Luttk Oudorp te behouden.

Daartoe zal het noodzakelijk zijn dat de Rotorenbrug van een beweegbaar brugdek voorzien blijft.

#### 11A. Verkeer.

Hiervoor wordt verwezen naar hetgeen is vermeld onder 4.3.4. en in de laatste alinea's onder 12.

#### 12. Kostenaspecten.

De realisering van het plan zal het doen van uitgaven voor de uitvoering van een groot aantal civieltechnische werken inhouden.

De belangrijkste daarvan zijn:

- het vervangen van de Sint Annabrug over het Luttk Oudorp;
- het herstellen van de walmuren van het Luttk Oudorp;
- het inrichten van diverse smalle straten als voetgangersgebied;
- het aanleggen van parkeergelegenheden binnen de bouwblokken;
- het aanleggen van speelgelegenheden en groenvoorzieningen binnen de bouwblokken;
- het aanleggen van een openbare groenvoorziening rondom de Sint Laurentiuskerk;
- het eventueel aanleggen van los- en laadgelegenheden binnen enkele ten noorden van het Luttk Oudorp gelegen bouwblokken;
- het aanpassen van de Rotorenbrug aan de breedte van de Bierkade;
- het eventueel maken van een voetgangerstunneltje onder de oostelijke oprit van de Friesebrug (als alternatieve oplossing voor het geval van de aanleg van een ongelijkvloerse kruising wordt afgezien);
- het aanbrengen van nieuwe bestrating, behalve op het Verdronkenoord, op de Hekelstraat en op het gedeelte Fnidsen ten westen van de Hekelstraat.

Voorts zal rekening moeten worden gehouden met de kosten, verbonden aan de verplaatsing van de storende bedrijven en de inkomsten uit uitgifte van de na sloping van de opstallen vrijkomende gronden, voor woningbouw, of de vestiging van kleine, niet storende bedrijven, overeenkomstig de uitgewerkte bestemmingen.

Het is duidelijk dat de inkomsten met betrekking tot dit bestemmingsplan slechts een fractie zullen bedragen van de uitgaven.

Met de kosten verbonden aan het maken van een ongelijkvloerse kruising ten zuiden van de Friesebrug zal in dit verband geen rekening worden gehouden aangezien een dergelijke voorziening voor de buurt op zich niet van belang is en deze zijn betekenis uitsluitend ontleent aan het belang van een goede verkeersafwikkeling rond de binnenstad.

Daarom wordt het niet juist geacht deze kosten in relatie te brengen met de kosten verbonden aan de rehabilitatie van de buurt.

Bovendien laat het bestemmingsplan de vraag of deze verkeersvoorziening nodig is onbeantwoord. Er worden slechts zodanige bestemmingen gelegd dat het maken van een ongelijkvloerse kruising in de toekomst mogelijk blijft.

### 13. Te verplaatsen bedrijven.

Voor het bewerken van de verplaatsing van binnen de buurt aanwezige storende bedrijven zal het veelal nodig blijken dat de gemeente de bestaande gebouwen en terreinen in eigendom verwerft.

De na sloping van de opstallen vrijkomende gronden kunnen dan worden uitgegeven voor het realiseren van de in het uitgewerkte plan aan te geven bestemming. Dit zal een bedrijf kunnen zijn, wanneer het aan de bestemmingsomschrijving voldoet en niet storend voor de omgeving is. Aan de mogelijkheid tot het stichten van woonbebouwing ter plaatse zal echter bijzondere aandacht besteed dienen te worden.

### Toelichting op de voorschriften.

Artikel 9: "woondoeleinden I". De niet storende bedrijven in de bestemming woondoeleinden I, zoals winkels, kantoren en ambachtelijke bedrijven, die daar ten tijde van de eerste ter visie legging van het ontwerp-globale bestemmingsplan reeds aanwezig waren, zullen als zodanig op het uitgewerkte bestemmingsplan worden bestemd, met dien verstande dat er sprake zal zijn van een zogenaamde dubbele bestemming, waardoor het ook toegestaan zal zijn het bedrijfsspan te verbouwen tot eengezinshuis. (zie artikel 49, onder L). In hoeverre overige bestaande bedrijven die zich toeleggen op groothandel en/of opslag kunnen worden ingepast, zal bij de uitwerking nader worden bezien, mede aan de hand van de vraag in hoeverre deze bedrijven storend voor de omgeving zijn.

Artikel 10: Langs de Mient, de Hekelstraat, de Zijdam, de zuidzijde van het westelijk uiteinde van het Verdronkenoord en het westelijk uiteinde van het Fnidsen, wordt met het oog op de beoogde bebouwing met kleine winkels de bouw van kantoren niet wenselijk geacht, omdat deze afbreuk zullen doen aan de langs deze straten beoogde levendigheid.

Artikel 12: Deze bestemming streeft geen gesloten bebouwing aan de noordkant van het Fnidsen na.

De huidige karakteristieke toestand, bestaande uit bebouwing, onderbroken door diepe achtererven van de bebouwing aan de zuidzijde van het Luttik Oudorp, wordt van een dermate belang geacht, dat er naar ware te streven deze te handhaven.

Bij de opstelling van het uitgewerkte plan zal dit in overleg met de belanghebbenden worden getracht te bereiken. In samenhang daarmee bevat deze bestemmingsbepaling geen verplichting tot het oprichten van aaneengesloten bebouwing. Wat de bebouwing zelf betreft, wordt door het nagenoeg ontbreken van de toetreding van zonlicht in de begane grondverdieping, gedacht aan bedrijfsruimte beneden, waarboven een woning is toegestaan. Deze woning zou b.v. toegerust kunnen worden met een zonneterras aan de zuidzijde, hetgeen als gevolg van de vrij lage bebouwing aan de andere kant van het Fnijsen wel tot de mogelijkheden behoort.

Artikel 13: In de bestemming "bedrijfsdoeleinden II" wordt ten behoeve van een bestaande autoshowroom als uitzondering niet de eis gesteld dat elk gebouw slechts maximaal 7 m breed mag zijn.

Dit neemt uiteraard niet weg dat het uiterlijk van dergelijke bebouwing dient te zijn aangepast aan maat en schaal van de binnenstad. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Bouwen in de Alkmaarse Binnenstad.

Deze bestemming is alleen gelegd op de bestaande autoshowroom aan de Wortelsteeg, hoek Wageweg. Het ten behoeve van het uitgewerkte plan geredigeerde artikel 24 "showroom met bovenwoningen" heeft eveneens hierop betrekking.

Artikel 15: Ten aanzien van de bestemming "kantoor- en bedrijfsdoeleinden IV" wordt in artikel 17 als uitzondering ten behoeve van een bestaande industriële vestiging niet de eis gesteld dat elk gebouw slechts maximaal 7 meter breed mag zijn.

Dit neemt uiteraard niet weg dat het uiterlijk van dergelijke bebouwing dient te zijn aangepast aan maat en schaal van de binnenstad. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Bouwen in de Alkmaarse Binnenstad.

Deze bestemming is alleen gelegd op een gedeelte van het bouwblok tussen Kanaalkade, Kaarsemakersgracht, Dijk en Herenstraat.

Het ten behoeve van het uitgewerkte plan geredigeerde artikel 23 "industriële doeleinden" heeft eveneens hierop betrekking.

Artikel 17: (diverse bestemmingen) Binnen de in dit artikel genoemde bestemmingen zijn reeds een aantal gebouwen aanwezig die een grotere breedte dan 7 m hebben. Daarop zal het overgangsrecht (zie artikel 52) van toepassing zijn, hetgeen inhoudt dat bedoelde gebouwen gehandhaafd kunnen blijven.

Artikel 18, lid 2: Sommige kleine woningen zullen door hun geringe omvang niet meer geschikt zijn voor een bewoning die nog enigermate in overeenstemming is met de tegenwoordige woonwensen.

In verband daarmee is door het opnemen van deze vrijstellingsmogelijkheid, op grond waarvan in plaats van 7 m brede ook 8 m brede bouwpercelen kunnen voorkomen, de mogelijkheid geopend om door samenvoeging van twee kleine woningen te komen tot een naar grootte en indeling aanvaardbaar woonhuis.

Deze vrijstelling is niet bedoeld voor gevallen dat twee kleine woningen worden gesloopt ten einde deze door één nieuwe woning te vervangen. In dat geval zal de maximale breedtemaat van 7 m gelden, zelfs wanneer ter plaatse na de realisering van de nieuwbouw een open terreinstrook met een breedte van b.v. 1 m of meer, naast het nieuwe pand zal overblijven. Het belang dat de maximale breedtemaat van 7 m beoogt, wordt namelijk van meer gewicht geacht dan het voorschrift inzake de aaneengesloten bebouwing.

Opgemerkt wordt nog dat het daarbij mogelijk is de bedoelde opening in de bebouwing met een muur, al of niet met toegangspoortje, van de openbare weg af te scheiden. Zie hiervoor artikel 8 van de voorschriften.

Daarvoor is geen afzonderlijke vrijstelling van het bepaalde in artikel 302 der Bouwverordening nodig.

Lid 4: Het bouwen van meergezinshuizen in de bouwtrant zoals die zich in nieuwbouwwijken manifesteert, namelijk met een sterk horizontale werking, past niet in het plangebied. Zie hiervoor de Nota Bouwen in de Alkmaarse Binnenstad.

Behalve door bedoelde horizontale werking wijkt de bekende bouwtrant van meergezinshuizen tevens af van de bouwtrant van eengezinshuizen door het ontbreken van de per kavelbreedte van 5 tot 7 m telkens voorkomende toegangsdeuren.

In verband hiermede is het voorschrift opgenomen dat de woningen slechts als eengezinshuizen gebouwd mogen worden.

Indien meergezinshuizen worden ontworpen die de bedoelde bezwaren niet hebben, en die dus geen horizontale werking in het stadsbeeld zullen hebben en bovendien door de aanwezigheid van één toegangsdeur per kavelmaat van 5 - 7 m, en mede door de wijze van gevelbeëindiging en de toe te passen dakvormen, het uiterlijk aanzien van eengezinshuizen hebben, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor de bouw van deze meergezinshuizen, mits ook overigens deze bebouwing past in de maat, de schaal en het karakter van het stadsbeeld ter plaatse.

Artikel 20: Vanwege de overlast die in sommige gevallen van horecabedrijven door de omgeving wordt ondervonden, zoals lawaaioverlast van muziekinstallaties, hinderlijk stallen van fietsen en bromfietsen e.d. is voor dergelijke bedrijven een afzonderlijke bestemming opgenomen. Nieuwe vestigingen zullen derhalve eerst kunnen plaatsvinden nadat is nagegaan of er, zo ja in hoeverre, overlast voor de omgeving is te verwachten. In geval duidelijk wordt dat in een voorliggend geval de voorwaarden voor het ondervinden van overlast voor de omgeving in aanzienlijke mate aanwezig zijn, zal van het leggen van de bestemming horecabedrijf moeten worden afgezien.

Artikel 27: Als gevolg van de in de bestemmingsomschrijving voorkomende aanduiding dat het beroep of bedrijf zich dient te lenen voor uitoefening in de woning waarin het gezin van degene die dat beroep of bedrijf uitoefent woont, blijkt dat hier duidelijk de zogenaamde "éénmansbedrijfjes" voor ogen staan. Indien de totale situatie zich daartoe leent en een achtererf overblijft dat aan daaraan te stellen minimale eisen voldoet, bestaan er geen bezwaren tegen om voor een dergelijk éénmansbedrijfje een bescheiden kantoor- of praktijkaccommodatie op het achtererf te bouwen. Dit kan bij het uitgewerkte plan geregeld worden.

Artikel 36: Dit artikel sluit het meren van jachten in het Luttk Oudorp niet uit. Aangezien daarvoor geen bijzondere voorzieningen in de vorm van aanlegsteigers nodig zullen zijn, worden deze in de bestemmingsomschrijving niet genoemd.

Artikel 44: Deze bestemming beoogt de aanwezigheid van een stallingsruimte ten behoeve van de buurt te verzekeren. Het daarbij bieden van de mogelijkheid tot het verrichten van onderhoudswerkzaamheden en het uitvoeren van geringe reparaties behoeft niet op bezwaren te stuiten. Er dient echter wel voor te worden gewaakt dat een garagebedrijf ontstaat dat het parkeren verdringt.

Artikel 48: Dit artikel beoogt de uitoefening van zogenaamde "éénmansbedrijfjes" in een woning mogelijk te maken. Enkele voorwaarden die beogen te bereiken dat voor het gezin dat in de woning woont, voldoende woon- en leefruimte ter beschikking blijft, zijn daarbij noodzakelijk. In die gevallen behoeft er tegen bedrijfsuitoefening aan huis geen bezwaar te bestaan, mits die maar niet tot gevolg heeft dat daarvoor noodzakelijke verbouwingen aan de woning tot stand moeten komen, die de woning voor de benedenverdieping het karakter als woonhuis doen verliezen. Deze verbouwingen zullen de structuur van het woonhuis als woonhuis niet mogen aantasten.

Voor gevallen dat de situatie ter plaatse zich daarvoor leent is het tevens mogelijk een atelier, kantoor of werkruimte van bescheiden omvang in of achter de woning te maken, zie hiervoor artikel 27. Uiteraard zal ingeval het bedrijf zodanig groeit dat het binnen de geboden faciliteiten niet meer naar behoren kan worden uitgeoefend, naar elders in de stad dienen te worden verplaatst.

Artikel 49: "Uitwerkingsbevoegdheid" B: Binnen het plangebied blijkt de hoogte van de bestaande bebouwing niet alleen tussen de straten onderling, maar ook per straat, nogal te verschillen.

Doordat deze hoogteverschillen door het plangebied geleidelijk verlopen of aan de hand van de situering van de gebouwen als regel aanvaardbaar zijn, is toch een harmonisch geheel aanwezig.

Daarom is het niet wenselijk voor dit plan per bestemming één algemene en geldende maximale bouwhoogte vast te stellen. De maximaal toelaatbare bouwhoogte kan beter aan de hand van de diverse omstandigheden die daarmee samenhangen, per bouwperceel worden vastgesteld.

Teneinde enerzijds bij het globale bestemmingsplan toch een indicatie te geven van hetgeen daarbij voor ogen staat, en anderzijds burgemeester en wethouders een zekere marge te geven, waarbinnen zij de maximale bouwhoogte kunnen bepalen, geeft het globale bestemmingsplan per straat een minimum- en een maximummaat aan waarbinnen burgemeester en wethouders de maximale bouwhoogte dienen vast te stellen.

De genoemde normen gelden alleen voor hoofdgebouwen. Burgemeester en wethouders zullen bij de vaststelling van het uitgewerkte plan per bouwperceel een zodanige maximale bouwhoogte vaststellen dat deze aan de gestelde norm voldoet.

Ten behoeve van bijgebouwen, garageboxen en kleine gebouwtjes voor openbaar nut, zullen burgemeester en wethouders de maximale bouwhoogte lager kunnen vaststellen.

Artikel 49: D. Hetgeen in deze toelichting onder de algemene doelstellingen is vermeld leidt er toe dat voor het merendeel van de te leggen bedrijfsbestemmingen slechts kleine bedrijven, waaronder begrepen kantoren, worden beoogd. Uiteraard zullen reeds aanwezige grotere bedrijven die niet voor verplaatsing in aanmerking komen op grond van het overgangsrecht aanwezig kunnen blijven, doch het is noodzakelijk dat ten aanzien van de bedrijfsactiviteiten een norm wordt gesteld die zal gelden ten aanzien van nieuwe vestigingen en tevens de grens zal bepalen tot waartoe bestaande kleine bedrijven in beginsel nog zouden kunnen uitbreiden, met inachtneming van de maximale breedte van 7 m per bouwperceel.

Voor de bestemmingen waarin bedrijven zijn toegestaan is per straat of straatgedeelte gedetailleerd aangegeven welke bedrijfsvloeroppervlakte op de begane grond maximaal aanvaardbaar wordt geacht.

Bij de bepaling daarvan is rekening gehouden met de per bouwblok aanwezige bouwdiepte omdat de bebouwingsmogelijkheden mede daardoor worden bepaald.

Uitbreiding zal nimmer gezocht mogen worden in het breder bouwen dan de maximaal toegestane perceelsbreedte van 7 meter.

Ingeval de toegestane bouwdiepte nog niet is benut, zal uitbreiding van de bedrijfsvloeroppervlakte kunnen plaatsvinden door het naar achteren uitbreiden.

De gestelde normen zijn overigens slechts een richtlijn voor de opstelling van het uitgewerkte plan. Bij die opstelling kunnen de specifieke mogelijkheden en moeilijkheden die zich per bouwperceel voordoen nader worden bezien.

Voor zoveel nodig wordt nog opgemerkt dat dit artikel zich niet verzet tegen de aanwezigheid van meerdere vestigingen van een zelfde bedrijf binnen het plangebied, mits deze vestigingen niet aan elkaar grenzen. Overigens moet wel de vraag rijzen of een bedrijf dat meerdere vestigingen behoeft nog wel van een zodanig schaal is dat het in het op kleinschaligheid afgestemde plangebied thuishoort.

De in dit artikel genoemde normen zijn van globale aard. Burgemeester en wethouders kunnen deze bij de vaststelling van het uitgewerkte plan lager bepalen.

Reeds aanwezige bedrijven die niet voldoen aan de te bepalen norm voor de bedrijfsvloeroppervlakte kunnen uiteraard op grond van het overgangsrecht gevestigd blijven indien zich overigens geen omstandigheden voordoen die verplaatsing wenselijk maken.

Artikel 49: G. Sommige bedrijven ten noorden van het Luttk Oudorp veroorzaken overlast omdat deze worden bevoorraad met grote vrachtauto's.

Deze staan als regel zeer lang geparkeerd voor het laden en lossen en versperren dan de doorgang voor het overige verkeer.

Dit gaat des te meer klemmen wanneer, zoals het bestemmingsplan beoogt, de binnenstraten uitsluitend voor voetgangers en bestemmingsverkeer worden aangewezen.

Teneinde te trachten de noodzaak tot verplaatsing van deze bedrijven zoveel mogelijk te beperken, beoogt het plan te komen tot het maken van los- en laadgelegenheden binnen de betreffende bouwblokken waardoor het lossen en laden geen verstoring meer zal behoeven te veroorzaken op het Luttk Oudorp.

Het creëren van los- en laadgelegenheden binnen de bouwblokken zal gepaard moeten gaan met het vrijmaken van voldoende ruimte opdat de vrachtauto's kunnen draaien. In verband daarmee wordt een draaicirkel genoemd. Het is niet ondenkbaar dat bij de uitwerking zal blijken dat het vrijmaken van voldoende ruimte voor het beschrijven van een draaicirkel door zware vrachtauto's naar redelijkheid niet mogelijk is.

Dit zal mede afhankelijk zijn van de te slopen bebouwing en het resultaat van het overleg met belanghebbenden. In een dergelijk geval zou nog te denken zijn aan het vrijhouden van een kleinere draaicirkel ten behoeve van lichte en/of middelzware vrachtauto's.

De toegankelijkheid van dit deel van het plangebied voor het zware vrachtverkeer zal dan echter komen te vervallen. Dit kan door middel van verkeersmaatregelen geregeld worden.

Denkbaar is toepassing van een systeem van overslag van de door zware vrachtauto's aan te voeren goederen buiten de binnenstad en het met lichte vrachtauto's doorvervoeren naar de in het plangebied gevestigde bedrijven. Ook bij een dergelijke opzet van het aan- en afvoeren kunnen aparte binnen de bouwblokken aanwezige los- en laadplaatsen ten behoeve van het woonmilieu wenselijk zijn.

In elk geval zullen de te maken los- en laadplaatsen zich dienen te verdragen met de eveneens binnen de bouwblokken nodige speel- en parkeergelegenheden.

Artikel 49: L. Onder de bestemming "woondoeleinden I" vallen een aantal reeds bestaande winkels, kantoren en ambachtelijke bedrijven.

Ofschoon het niet de bedoeling is binnen genoemde bestemming nieuwe vestigingen voor genoemde doeleinden toe te laten, gaat van de bestaande winkels, kantoren en ambachtelijke bedrijven niet een zodanige verstoring van het woonmilieu uit, dat deze voor verplaatsing op initiatief van de gemeente in aanmerking komen.

De bedoelde bedrijven kunnen derhalve aldaar gevestigd blijven, zij het dat geen mogelijkheden tot uitbreiding door middel van het daarbij betrekken van aangrenzende percelen zal bestaan.

In hoeverre aanwezige pakhuizen en industriële bedrijven voor handhaving in aanmerking komen zal bij de opstelling van het uitgewerkte bestemmingsplan nader worden gezien.

Artikel 49: M. De bedoelde andere omstandigheden die zich tegen het leggen van een conserverende bestemming verzetten kunnen bijvoorbeeld bestaan uit de noodzaak het bedrijf of een deel daarvan, te betrekken bij de aanleg van binnen de bouwblokken nodige parkeergelegenheden, speelgelegenheden of los- en laadgelegenheden.

Vooraf voor deze laatstgenoemde voorzieningen zal aan het maken van zekere doorbraken binnen de betreffende bouwblokken niet zijn te ontkomen.

Het leggen van een conserverende bestemming kan voor het betreffende bedrijf in bepaalde gevallen de voorkeur verdienen boven het handhaven van het bedrijf op grond van het overgangsrecht, omdat daarbij eventueel bepaalde uitbreidingsmogelijkheden geboden kunnen worden die aan de hand van het overgangsrecht niet toelaatbaar zijn.

Artikel 55: Vanwege de reeds aan de Achterdam gevestigde bordelen wordt het toelaten van de vestiging van horecabedrijven aan de Achterdam in elk geval niet wenselijk geacht.